

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1946 de 2018

S/C

Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas

UNIÓN NACIONAL DE OBREROS Y TRABAJADORES DEL TRANSPORTE

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 24 de octubre de 2018

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Martín Tierno.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Oscar De los Santos, Juan José Olaizola y Adrián Peña.

Asiste: Señor Representante Carlos Reutor.

Invitados: Señores Claudio Nizarala, Juan Arellano, Rodolfo Acevedo, César Cáceres y Marcelo De Motta.

Secretaria: Señora Doris Muñiz.

Prosecretaria: Señora Viviana Calcagno.

=====II=====

SEÑOR PRESIDENTE (Martín Tierno).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte y Obras Públicas recibe con mucho gusto a la delegación de la Unión Nacional de Obreros y Trabajadores del Transporte, integrada por los señores Claudio Nizarala, Juan Arellano, Rodolfo Acevedo, César Cáceres y Marcelo De Motta.

A solicitud del diputado Caggiani, el miércoles pasado en sesión extraordinaria resolvimos recibirlos por la situación que se ha generado en los últimos días a raíz de un conflicto en una de las empresas de transporte. Imagino que también van a hacer un repaso de la situación general que se viene dando en el transporte de pasajeros de media y larga distancia y en el interdepartamental.

Les recordamos que a la hora 10 tenemos que levantar la sesión porque tenemos sesión de Cámara.

SEÑOR NIZARALA (Claudio).- Pertenezco al sindicato de COT, soy integrante del ejecutivo de la Coordinadora del Inter y miembro de la Unott. Digo esto porque tanto la representación del compañero Arellano como la mía fue un poco cuestionada en los ámbitos judiciales en el día de ayer.

Es evidente que nosotros estamos pasando por un proceso dentro del marco del consejo de salarios que no es muy distinto al que están pasando otros sectores de trabajadores. Las dificultades para negociar están siendo cada vez más evidentes y en este sector no es algo menor.

En el caso de las empresas, nosotros vimos que en los últimos dos o tres meses, cuando empezaron los consejos de salarios, empezamos con las problemáticas en las diferentes empresas, que hicieron distintas propuestas, inclusive de envío al seguro de paro, achicar personal, no pagar en tiempo y forma el salario, aduciendo crisis, etcétera, que rápidamente fueron traídas al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. No debemos olvidar que si bien los consejos de salarios para nosotros fueron convocados el 5 de setiembre, tenemos convenio hasta el 31 de agosto; previamente se estaban preparando los consejos de salarios, y todos sabemos cómo lo hacemos.

En el caso de una empresa de Rivera, quedó en evidencia que no era necesariamente un problema económico de la empresa, sino que se trataba de un problema de eficacia del patrón a la hora de manejar sus cuentas. Ese no es nuestro ámbito; simplemente, denunciamos que los compañeros llegaron al punto de tener que parar dos o tres días, después de meses de dificultades, porque acá nadie es intempestivo. Este paro fue porque los compañeros nunca cobraban en fecha, por lo que fueron al ministerio y allí se reconoció que el problema era otro.

El caso de la empresa CUT es similar. Se trata de una empresa que no tiene ningún problema -nos referimos a problemas denunciados; si tienen algún problema interno, nunca nos vamos a enterar ni a meter- ; no es una empresa en la que haya problemas administrativos o reales con el salario, ni que haya denunciado tener dificultades. Sin embargo, un buen día la empresa CUT dice que va a mandar a cinco personas a seguro de paro. Además, quiere distorsionar el sistema de trabajo de los guardas y empezar a mandar coches sin guarda, cuando por laudo está previsto que las condiciones de trabajo sean negociadas con los trabajadores. Así es que manda a cinco trabajadores por cuatro meses a seguro de paro. El sindicato plantea que podemos sentarnos a conversar y que no precisa que se castigue con cuatro meses de seguro de paro a cinco trabajadores, pero la empresa ratifica la decisión.

Por otro lado, con la gente de CITA estamos yendo desde agosto al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social con igual problemática. Después de que los compañeros estuvieron dos años yendo a seguro de paro para colaborar con la empresa, hoy la empresa dice que, como resultado de esos dos años que fueron todos a seguro de paro, se dio cuenta de que podía funcionar con menos trabajadores en el taller. Hubo doscientos cincuenta trabajadores de CITA -un poco menos; serían unos doscientos, porque siempre está la *crème de la crème* que no participa- que fuimos a seguro de paro para solucionarle un problema económico que tenía la empresa. Sin embargo, un año después quieren hacer una reestructura y sacar gente que para nosotros es fundamental, por ejemplo, un mecánico de cancha, un electricista y un funcionario de mantenimiento del taller de Florida, casualmente, todos afiliados. No vamos a decir que una empresa como CITA ejerza discriminación porque hay una negociación permanente, pero, sin duda, nos desarman.

Si una empresa no respeta la paramétrica del boleto en cuanto a la cantidad de gente por coche -tienen setenta y pico de coches y hay cuarenta y tres trabajadores en los talleres, incluidos los mandos medios, los capos- y quitan un oficial de electricidad y un mecánico, que son los que laburan, ¿el sindicato qué dice? "Vamos a sentarnos a hablar y vamos a buscar una solución". La empresa dice: "Bueno, pero si se van, no se precisa hacer nada". Entonces, su idea es no reponer el puesto.

Se fue un mecánico -porque no es fácil trabajar bajo presión- y nosotros, los trabajadores, propusimos a la empresa ir a una negociación para buscar una salida. Ofrecimos que, en vez de mandar gente al seguro de paro, se busquen reinserciones en otros sectores, cambios de lugar, otras alterativas que no sean el seguro de paro. Si bien el seguro de paro es una herramienta válida y legal -no se le puede negar a nadie-, el efecto psicológico que genera en los otros trabajadores es meter chucho, meter miedo. Cuando a ustedes les llegue la noticia de que el transporte está mandando gente a seguro de paro, es mentira. Es un seguro de paro inventado.

La empresa CUT va a tener que ir nuevamente al Ministerio para que den una explicación de por qué están estos cinco trabajadores en seguro de paro.

Por otro lado, el consejo de salarios tiene dos aristas fundamentales. Una refiere al relacionamiento con el sector empresarial: el relacionamiento que la UNOTT -sobre todo la parte del inter- tiene con los empresarios. Durante muchos años se jactaron de que era muy buena y que nosotros llegábamos a acuerdos. Eso quedó atrás; es un mito. Hace aproximadamente cinco años que no encontramos un ámbito de negociación. Tanto es así, que en los últimos consejos de salarios, en el año 2015, negociamos por carta o por *mail* con la Dirección Nacional de Trabajo; en aquel momento estaba el señor Juan Castillo en la dirección y Cristina Fernández en la secretaría. No hubo forma de negociar en el ámbito del consejo de salarios y tuvimos que hacerlo de otra forma. Ese fue, realmente, un consejo de salarios duro, difícil; terminamos con un acuerdo, pero bajo una presión terrible.

En estos consejos de salarios estamos con la misma problemática, pero con una diferencia: los consejos de salarios cambiaron. En 2015, negociábamos nosotros solos, pero en 2018, hay una ronda de consejos de salarios que ejerce una gran presión a la hora de negociar. No es igual la tensión que en aquel momento podía tener el Poder Ejecutivo sobre nosotros, que la que puede tener ahora, con todos los grupos cerrando y presionando. Esta es otra de las dificultades existentes.

Tenemos cuatro o cinco puntos que, para nosotros, son fundamentales, pero a los que no les están dando importancia o que se están trabajando de una forma muy liviana.

En Canelones -ya lo hemos denunciado- el 100% de los trabajadores de plataforma, o sea, los que trabajan arriba de los ómnibus, tienen la categoría de conductor- cobrador; no existe el guarda. Además, cobran por kilómetro. No estamos hablando de un régimen de ocho horas, por el que, si trabajás más, cobrás horas extra. Nosotros ganamos los kilómetros que hacemos, eso se da en todo el interdepartamental, que es nuestro sector, donde la paga es por remuneración variable.

Los compañeros tienen que hacer jornadas de catorce o quince horas de trabajo como micreros o como conductores cobradores para poder completar un jornal más o menos digno. Además, la distribución del trabajo es inequitativa, absolutamente arbitraria: la paga por kilómetro es a castigo- beneficio, como le llamamos nosotros. "Si estás bien conmigo, te doy un viaje fácil para generar bastantes kilómetros en un tiempo corto, con viático, etcétera, y terminás con un jornal muy bueno. Si estás mal conmigo, te castigo en las horas, te doy un viaje que no te rinde nada en kilómetros y terminás haciendo un montón de horas de trabajo, con un jornal chiquitito; a fin de mes no llegás a cosechar los kilómetros para formar un salario digno". Eso es real, lo vivimos nosotros y tenemos cómo demostrarlo; es lo que tiene la paga por kilómetro. En el caso de los compañeros eso se da mucho.

Nosotros, en estos consejos de salarios pedimos buscar la forma de regular una mejor distribución de los kilómetros y no obligar a los trabajadores a que tengan que realizar jornadas más extensas. Las ocho horas no dan, y lo lamentamos. Con este sistema por kilómetro, ocho horas de trabajo no dan para llegar ni siquiera al mínimo. ¿Qué decimos nosotros? Cortemos las jornadas extensas. Hagamos que los trabajadores de Canelones empiecen a entender que no tienen por qué trabajar trece o catorce horas por día; nadie tiene por qué trabajar esa cantidad de horas por día.

Hay otro tema que ellos no quieren entender. Nosotros proponemos incluir en el laudo una comisión de faltas disciplinarias para las empresas que la puedan formar. Digo esto porque hay empresas que no tienen sindicato ni trabajadores dispuestos a formarlo. Evidentemente, nos dijeron que no a esa comisión de faltas disciplinarias. Nosotros seguimos siendo el segundo grupo en convocar empresarios al Ministerio de Trabajo y Seguridad Social -no conozco las estadísticas de este año- : está el Sunca y luego venimos nosotros.

Nosotros manejamos cincuenta empresas y sindicatos. En este momento, la Coordinadora del Inter tiene más de cuarenta sindicatos. Hubo una pequeña rotación de gente que de repente armó un sindicato, pero los mataron como a un perro. Disculpen que use esa expresión, pero es tal cual. Lo mismo sucedió con Astrapín y Emtur, de Maldonado. Fue algo aberrante lo que nos hicieron; destruyeron el sindicato. Con cincuenta empresas, a un promedio de tres o cuatro reuniones por semana en el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, saquen la cuenta. Es un sector que se jacta de cumplir el laudo. El sector dice que paga todo lo que tiene que pagar, pero es mentira. Tenemos constantes abusos de autoridad e incumplimientos del laudo en cuanto a paga, a comisiones de trabajo, etcétera.

Nosotros propusimos la creación de una comisión paritaria y, obviamente, nos dijeron que no.

SEÑOR ARELLANO (Juan).- Nosotros presentamos una plataforma reivindicativa de once puntos y los empresarios se vieron sorprendidos. En los consejos de salarios anteriores presentamos plataformas de hasta cuarenta y dos puntos, pero nunca llegamos a concretarlos todos; son pocos los puntos que se negociaron.

En esta plataforma pusimos once puntos, de los cuales nueve eran simplemente de trabajo; no significaban costo para las empresas. Los costos tienen que ver con las pautas salariales. En el caso de los interdepartamentales, se maneja una paramétrica del boleto que regula el sector, pero no está incluida la encomienda. Como saben, en nuestro trabajo se maneja mucha encomienda, algo que puede verse en Tres Cruces y en todo el país. Es algo que alimenta mucho a las empresas, pero de eso no tocamos ni un solo peso.

Se habló muy bien de Canelones, inclusive, de las paritarias de sanciones. Nosotros no queremos ni pretendemos sacar el poder sancionatorio a la empresa, sino tener la posibilidad de discutir las sanciones.

También se incluyó una cláusula de género porque en algunos lugares tenemos compañeras trabajando en la ruta. Cabe aclarar que en los servicios de larga distancia dentro de Uruguay tenemos solo una o dos compañeras. ¿Por qué? Porque se les tiene que dar hospedaje. Esa es la igualdad que se busca entre el hombre y la mujer con la cláusula, pero parece que no se quiere gastar plata. Sucede que el dinero del hospedaje es plata que se están ahorrando las empresas porque está incluido en la paramétrica del boleto. Quiere decir que el hospedaje nos lo paga quien viene viajando con nosotros, como el uniforme y otros ítems de la paramétrica. Con esa plata que se ahorran las empresas podrían darnos buena calidad de hospedaje. El 95% de los funcionarios dormimos en los talleres contaminados con el ruido y no podemos descansar. Los conductores y los guardas somos profesionales en nuestra tarea, pero si llegamos a tener un accidente, no será de trabajo. Como sabrán, nosotros somos juzgados por la ley como cualquier persona. Debemos descansar y tener buenos hospedajes.

Las compañeras deben tener el derecho de salir a ganarse la plata en el camino como nosotros. En ese caso, hay una discriminación muy grande en las empresas de transporte que, inclusive, no solo se da con la gente afiliada. Hablé con compañeras embarazadas en venta de boletos de Tres Cruces, a las que les dijeron: "Dentro de seis meses te vas a tener que buscar trabajo porque no te queremos más". La discriminación es muy grande.

Otro punto son las ancladas. Nosotros vamos al interior y podemos llegar a las seis de la mañana. Pueden tenernos cuarenta y ocho horas afuera sin saber si volvemos o no. Tampoco tenemos el derecho de saber a qué hora volvemos. No estamos pidiendo que nos paguen porque sabemos el momento que vive el país -podrá ser bueno o malo-, pero tenemos el derecho a saber qué hacemos con nuestras vidas. No puede ser que estemos tirados cuarenta y ocho horas sin saber qué hacer, esperando que las empresas nos digan cuándo vamos a volver a Montevideo. Eso pasa usualmente en los servicios de larga y media distancia.

En cuanto al interior, queremos eliminar las diferencias que existen con los compañeros que ganan un 90%; por no venir a Montevideo ganan el 90% de nuestro laudo. Quizás no pueda hacerse nada por cuestiones de dinero, aunque no hay nada comprobado. Nosotros tenemos la práctica de descuelgue en las empresas, pero no se dio en ninguna porque no se presentaron los números para decir que eran insolventes. Queremos que en algún momento se llegue al 100% de los trabajadores del interior.

Lo que pusieron las patronales para discutir fue Canelones y algo de las paritarias -podemos dejar los documentos-, pero no en el consejo de salarios. Ellos quieren discutir en el Subgrupo 02, en un grupo distinto al del consejo de salarios. Dicen que solo quieren arreglar algunas cosas. |Ahora bien, esos tres puntos especiales que no se discuten en el Consejo de Salarios, los quieren hacer como en las comisiones. Si se observa lo que históricamente ha sido el laudo del transporte interdepartamental, se nota que hemos

tenido comisiones firmadas y en acuerdo con los empresarios, pero nunca se llegaron a discutir, porque los mismos empresarios no quisieron hacerlo. Entonces, para nosotros, lamentablemente, es una tomadura de pelo, porque nos quieren dejar algo atado a una comisión, que sabemos que después no lo van a discutir.

Entonces, llegamos a un punto que cuando ellos nos dan esta plataforma para discutir, firmada, y dicen que no van a discutir más que eso -querían solo esto, por los problemas económicos que hay en el país-, nosotros decidimos empezar con las movilizaciones.

Ayer fuimos citados por el Poder Judicial, porque ellos pretenden que no nos movilicemos más ni en Tres Cruces ni en otras terminales. En dicha instancia, en la que había más de diez abogados, expusieron que quieren hacer un recurso de amparo, coartando la libertad sindical. A nosotros nos dicen que a ellos les preocupa por los trabajadores no afiliados que no pueden trabajar. Entonces, si tanto les preocupan los trabajadores no afiliados, en muchas empresas en las que nos ha costado tener sindicatos, empresas de cinco o seis porque los terminan eliminado -como en Emtur, por ejemplo- ¿por qué a esos cuatro o cinco trabajadores se les paga el laudo y por qué no se les paga a todos los demás? ¿Por qué los demás trabajadores no pueden cobrar el mismo laudo que cobramos todos? ¿Por qué se les paga menos? Hay una diferencia sí con el trabajador no afiliado: se destrata al trabajador no afiliado, se lo persigue, tanto como al trabajador afiliado a un sindicato.

Por último, queremos decir que hay un recurso de amparo por el cual vamos a seguir reunidos, y tratando de buscar una negociación. Ayer también hubo una instancia con el director de trabajo para ver si encontramos el fondo de este asunto, pero como trabajadores tampoco vamos a quedarnos quietos porque nos parece que hay cosas que van más allá de lo salarial. En el futuro del país, esté el gobierno que esté, debe saber que los trabajadores no somos esclavos. También quiero saber quién se va a hacer responsable cuando empiecen a aparecer los accidentes. Muchos trabajadores están enfermos por trabajar largas jornadas, y el compañero Reutor -digo compañero porque empezamos trabajando juntos- sabe lo que es el trabajo del transporte.

Muchas gracias.

SEÑOR REUTOR (Carlos).- Agradezco al presidente y a la Comisión por dejarme intervenir el día de hoy.

En primer lugar, quiero decir que, como legislador, soy muy defensor de los proyectos de ley que se votan en este Parlamento, más allá de las discusiones políticas que podamos tener. Después de que se concretan los defendemos en todos los lugares, porque es la esencia del Parlamento.

Y acá hay una muy fuerte movida política empresarial, donde están articulando todos los sectores en pos de regularizar el ambiente laboral. Se está jugando un papel muy importante, tratando de no presentarse a la negociación colectiva, que es un proyecto de ley que salió de este Parlamento. Me parece que eso es lo principal que debemos tener en cuenta. Quizás, estaría bueno que pidieran una reunión con la Comisión de Legislación del Trabajo a fin de que también tome los elementos que están volcando acá, porque estamos hablando de dos empresas que no tienen una mala situación económica, de acuerdo con el margen de la venta de boletos que tienen estas dos empresas y de lo que trabajan por medio de las encomiendas, que no está ratificado en ningún lado, y también va a las arcas de las empresas. El único lugar en el que CITA podría estar mal es en el sector suburbano. Vendía 350.000 boletos y en diciembre de 2017 llegó a vender 460.000 boletos. O sea, fue creciendo la venta de boletos, y es el

único sector que tiene menos pasaje, menos servicio y, sin embargo, el incremento de boleto fue mayor.

Hay una discusión muy fuerte. Anetra, que hoy por hoy representa a las empresas de transporte, revinculó dentro de sus arcas, a un grupo que estaba por fuera de los Consejos de Salarios, que trabajó desregulando todo el transporte, que fue Astrapin. O sea que también es necesario tener en cuenta la movida que está detrás de todo esto.

Sería interesante -discúlpenme el atrevimiento- que la Comisión también convocara a Anetra, a fin de consultarle sobre todos estos temas, reafirmando el compromiso que tiene el Parlamento en cuanto a la negociación colectiva a la cual las empresas hoy no se están presentando.

SEÑOR OLAIZOLA (Juan José).- Comparto lo dicho por el señor diputado Reutor, en el sentido de invitar también a la Anetra y escuchar las dos campanas, a fin de que la Comisión pueda tener una opinión formada al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión se compromete a convocar a Anetra, a CITA y a CUT, y a las autoridades de los Ministerios de Transporte y Obras Públicas y de Trabajo y Seguridad Social.

También sería conveniente que asistieran a la Comisión de Legislación del Trabajo, ya que algunos puntos que tocaron son específicos del trabajo de dicha Comisión.

Les agradecemos la presencia y solicitamos que nos dejen la documentación.

Se levanta la reunión.

